X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY (NR 3)

z dnia 25 czerwca 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 3)

25 czerwca 2024 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat transportu intermodalnego w Polsce – założenia i ich realizacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Katarzyna Zielińska-Heitkötter** zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Przemysław Sierpień** zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Joanna Lech** dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych wraz ze współpracownikami, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Paweł Pleśniar** dyrektor Biura Strategii PKP PLK SA wraz ze współpracownikami oraz **Jarosław Podsiadło** przedstawiciel Unii Miasteczek Polskich, pełnomocnik burmistrza ds. projektów strategicznych i obsługi inwestora w Urzędzie Miasta Rumii.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dzień dobry. Witam serdecznie. Dziękuję, że państwo poczekali.

Witam serdecznie państwa posłów, witam serdecznie wszystkich państwa zaproszonych gości. W imieniu pana ministra Malepszaka jest z nami pani Monika Michalska, zastępca dyrektora Departamentu Strategii Transportu oraz pan Przemysław Sierpień. Dobrze przeczytałem, tak? Witam państwa bardzo serdecznie. Serdecznie witam panią Monikę Michalską, Honoratę Siemińską, pana Przemysława Sierpnia, Adama Mateuszuka w imieniu podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Serdecznie witam przedstawicieli CUPT-u, czyli panią dyrektor Joannę Lech i panią Sylwię Cieślak-Wilk. Witam serdecznie. Serdecznie witam przedstawicieli Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, panią dyrektor Katarzynę Zielińską-Heitkötter, zastępcę dyrektora departamentu. Serdecznie witam głównego specjalistę, panią Annę Mierzejewską. Witam serdecznie przedstawicieli Biura Strategii PKP PLK SA w osobie pana Pawła Pleśniara. Serdecznie witam panią Mariolę Pyciarz, dyrektor Biura Sprzedaży PKP PLK SA Witam serdecznie Jarosława Florkiewicza, doradcę ekonomicznego w Departamencie Infrastruktury NIK-u. Witam serdecznie. Nie wiem, czy państwo… Jest pan, witam serdecznie. Serdecznie witam pana Jarosława Podsiadło, przedstawiciela Unii Miasteczek Polski, pełnomocnika burmistrza ds. projektów strategicznych i obsługi inwestora w Urzędzie Miasta Rumii. Witam serdecznie. Czy jeszcze kogoś z państwa nie przywitałem? Wszyscy są. Serdecznie witam państwa posłów.

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej ds. monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury Komisji Infrastruktury. Bardzo cieszę się, że temat dotyczący transportu intermodalnego stanął dzisiaj na posiedzeniu naszej podkomisji. Nie ukrywam, był to jeden z wniosków państwa posłów, właściwie pana posła, ale można powiedzieć państwa posłów. Wiem, że tematem dotyczącym dzisiejszego posiedzenia podkomisja zajmowała się również w poprzedniej kadencji, a ponieważ założenia są bardzo istotne i bardzo wiążące, mam nadzieję, że państwo, którzy są dzisiaj naszymi gośćmi, przedstawią nam tematy z tym związane. Założenia te przedstawiają minister infrastruktury oraz dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Czy ze strony państwa posłów są jakieś uwagi do naszego porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przechodzimy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana ministra oraz panią dyrektor o zabranie głosu w imieniu pana ministra. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury Przemysław Sierpień:

Dzień dobry. Przemysław Sierpień, zastępca dyrektora Departamentu Kolejnictwa w Ministerstwie Infrastruktury. Pan minister Malepszak bardzo przeprasza, że nie może wziąć udziału. Zatrzymały go inne obowiązki służbowe. Prezentację przedstawi pani dyrektor z Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Tylko słowem wstępu chciałem przypomnieć, że obecnie obowiązuje dokument „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.", który został przyjęty przez Radę Ministrów w 2022 r. Jego głównym celem jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym i zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych. Tutaj warto podkreślić, że w dokumencie tym zidentyfikowano cztery flagowe projekty. To projekt „Eksport – Import", którego celem jest rozwój przewozów intermodalnych w kolejowych korytarzach transportowych. Mamy trzy takie korytarze na terytorium Polski, czyli korytarz nr 5: Bałtyk – Adriatyk, korytarz nr 8: Morze Północne – Morze Bałtyckie, korytarz nr 11 łączący Polskę, Słowację, Węgry, Słowenię. Ponadto mamy projekt flagowy wąskie gardła, którego celem jest likwidacja wąskich gardeł na sieci kolejowej, projekt flagowy „Tranzyt", mający na celu zwiększenie roli transportu intermodalnego w obsłudze przewozów transportowych, oraz projekt „Polska Wschodnia", czyli wykorzystanie potencjału naszej wschodniej granicy, która jest zewnętrzną granicą Unii Europejskiej.

Warto również przypomnieć, że w zeszłym roku minister infrastruktury w ramach realizacji Krajowego Planu Odbudowy wydał decyzję o priorytetach dla transportu intermodalnego w zakresie usuwania wąskich gardeł. Zidentyfikowano prawie 800 takich wąskich gardeł, ustalono priorytety, wskazano 110 wąskich gardeł. Obecnie program ten realizują Polskie Linie Kolejowe w celu likwidacji tych gardeł, zaś w tym roku w marcu Komisja Europejska zatwierdziła polski program dofinansowania inwestycji w transporcie intermodalnym w ramach KPO, zaś minister infrastruktury 30 kwietnia br. wydał rozporządzenie pomocowe, które umożliwia przeprowadzenie konkursu przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych. W ramach KPO zakładamy wsparcie dla 8 terminali i 200 sztuk taboru.

Szczegółowe informacje przedstawi już pani dyrektor z CUPT-u.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę panią dyrektor o przedstawienie szczegółowych informacji.

Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych Joanna Lech:

Dzień dobry. Szanowni państwo, dziękujemy za zaproszenie i za możliwość przedstawienia tego tematu, który jest głównym przedmiotem zainteresowania Centrum Unijnych Projektów Transportowych i w naszej codziennej pracy, czyli wykorzystania funduszy UE. W tym przypadku mówimy o projektach intermodalnych.

Prezentacja, którą mamy przygotowaną, pokazuje w trochę szerszym zakresie to, o czym mówił pan dyrektor, ale mamy również spojrzenie wstecz, czyli na to, co zrobiliśmy w poprzedniej perspektywie, jeśli chodzi o fundusze unijne i przeznaczenie na intermodal, jak również w perspektywie, którą zakończyliśmy w 2023 r., czyli od 2007 r. do dziś.

Zacznę w szerszej perspektywie, od tego, jak wyglądało to od 2007 r. Były dwie perspektywy finansowe. Tu jest spojrzenie na całą pulę środków, którymi Polska dysponowała. To, na czym skupiamy się w CUPT, to oczywiście środki przeznaczane na transport. Jak widać, w perspektywie 2007–2013 na transport intermodalny – mówimy o miliardach złotych – zostało przeznaczone 470 mln zł, niecałe 0,5 mld zł, natomiast kolejna perspektywa, ta, którą dopiero zakończyliśmy rozliczać, a tak naprawdę jeszcze kończymy, to ponad 1 mld zł na projekty intermodalne.

Jak widać, środki, które były przeznaczane na transport w obu perspektywach finansowych, to najpierw była blisko połowa, a później ponad połowa całego Funduszu Spójności.

W ramach tej pierwszej perspektywy, bo tak, jak stwierdziliśmy, warto spojrzeć na to, co już udało się zrobić w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, prowadziliśmy nabór w ramach procedury konkursowej. Cele tych naborów w zasadzie nie zmieniły się od samego początku istnienia POIiŚ. Pierwsza i druga perspektywa były podobne. Celem pierwszego naboru w trybie konkursowym była budowa, rozbudowa lub remont infrastruktury wchodzącej w skład kolejowych lub morskich terminali kontenerowych, budowa, rozbudowa lub remont infrastruktury wchodzącej w skład centrum logistycznego zlokalizowanego w porcie morskim lub na linii kolejowej, zakup lub remont urządzeń, zakup lub remont taboru intermodalnego.

Naszymi beneficjantami byli operatorzy terminali kontenerowych, zarządy portów morskich oraz przedsiębiorcy działający w tej branży. Wszyscy beneficjenci mogli otrzymać dofinansowanie na poziomie 50% dla projektów obejmujących budowę i rozbudowę infrastruktury, urządzeń systemów instalacji oraz 30% dla projektów obejmujących zakupy systemów oraz urządzeń, w tym taboru intermodalnego.

To jeszcze podsumowanie perspektywy 2007–2013. Jest zaznaczona rola projektów intermodalnych i środków, które zostały przeznaczone na ten cel, z wyodrębnieniem portów morskich. Może nie będę odczytywać tych danych. Wydaje mi się, że spojrzenie na nie będzie najbardziej miarodajne.

Teraz jeszcze jedno zestawienie, troszkę inne ujęcie danych: łącznie transport, to, jak wyglądały projekty drogowe, kolejowe, jak wyglądały na tym tle intermodalne projekty morskie i projekty śródlądowe.

Jakie efekty osiągnęliśmy dzięki temu, że zainwestowane zostały środki w rozbudowę infrastruktury transportu intermodalnego? Tak naprawdę o to chodzi, inwestycje i środki mają przynieść określone efekty. Może skupię się na tym ostatnim punkcie, który mamy w prezentacji. W latach 2011–2017 nastąpił wzrost przewozów intermodalnych o 249%, czyli z 5,4 mln ton do 14,7 mln ton w przewozach intermodalnych. Uważamy, że jest to efekt, którym warto się chwalić: przełożenie inwestycji przy wykorzystaniu środków unijnych na efekty, które mamy w transporcie intermodalnym.

Jakie były efekty rzeczowe zainwestowanych środków? Wspartych zostało 15 terminali intermodalnych, zakupiliśmy 29 i 24 suwnice, zostały zakupione również reachstakery, wagony, platformy i naczepy.

Podam przykłady kilku projektów, bo myślę, że warto zwrócić też na to uwagę, dzięki czemu troszeczkę inaczej widzimy, jak te środki zostały wykorzystane. Pierwszy przykład, który chciałabym pokazać i zaprezentować, to jest jeszcze poprzednia perspektywa, 2007–2013: „Budowa Terminalu Etap 2: rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk". W ramach tego projektu udało się przebudować infrastrukturę terminalu, zakupić specjalistyczny sprzęt wykorzystywany w ramach świadczenia usług w tym terminalu, w tym m.in. dwie suwnice i 12 samojezdnych suwnic placowych. Projekt oczywiście został zrealizowany i rozliczony. Kwota dofinansowania ze środków unijnych to blisko 26 mln zł.

Jeszcze jeden projekt, który też warto pokazać – jeden z wielu oczywiście, ale jakimś wyborem trzeba było się posłużyć – to jest projekt firmy LAUDE, w ramach którego zostały zakupione specjalistyczne wagony do przewozu kontenerów. Oczywiście projekt został zrealizowany i rozliczony.

Teraz przejdźmy do tego programu, który jeszcze kończymy, domykamy. To Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020 z faktyczną możliwością realizacji projektów do 2023 r. To spojrzenie na cały program w części transportowej. Jak państwo widzą, dominowały projekty drogowe. Z kwoty blisko 90 mld zł najwięcej środków było przeznaczonych na drogi. Drugim największym beneficjentem poza GDDKiA była PKP PLK. Widać jednak znaczny wzrost w stosunku do poprzedniej perspektywy w wysokości środków na projekty intermodalne: ponad 1 mld zł. Myślę, że w kontekście transportu intermodalnego warto również powiedzieć o projektach morskich i śródlądowych, które oczywiście mogą uczestniczyć w tego typu przewozach.

To trochę inna grafika, też pokazująca środki przeznaczone na sektor transportu. To blisko 90 mld zł, projekty intermodalne z wyszczególnieniem kwoty przeznaczonej na porty.

W ostatniej perspektywie finansowej, już zakończonej, również nabór projektów i dofinansowanie odbywały się w trybie konkursowym. Warto zaznaczyć, że zainteresowanie ze strony przedsiębiorców finansowaniem projektów intermodalnych było ogromne. O ile pamiętam, wpłynęło ponad 50 wniosków. Zostało zawartych trzydzieści kilka umów. Beneficjentami, tak jak poprzednio, mogły być zarząd portów morskich, przedsiębiorcy, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać na terytorium Polski działalność gospodarczą w zakresie transportu intermodalnego, podmioty zajmujące się udostępnianiem taboru kolejowego przeznaczonego do wykonywania transportu intermodalnego i podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową zapewniającą bezpośredni dostęp do terminali intermodalnych.

Tu jest też podsumowanie, liczby złożonych wniosków, o których mówiłam, i ostatecznie liczby zawartych umów. Sprawa projektów, tak jak w przypadku każdego z konkursów, miała swoją dynamikę i umowy były zawierane, część została rozwiązana, większość jest już rozliczona.

Oczywiście do finansowania projektów intermodalnych niezbędne było rozporządzenie pomocowe, podobnie jak mamy to już w ramach KPO, o czym pan dyrektor już wspominał.

Jakie są efekty inwestycji, rzeczowe efekty inwestycji, które osiągnęliśmy dzięki wykorzystaniu i przeznaczeniu środków unijnych na transport intermodalny, w liczbach? To ponad 3 tys. jednostek taboru kolejowego, ponad 370 nadwozi wymiennych, 630 naczep do przeładunku pionowego i 19 wspartych terminali przeładunkowych.

Tutaj mamy kilka projektów, które warto wskazać. Duży projekt bardzo dużego operatora intermodalnego, firmy CLIP: „Rozbudowa intermodalnego terminalu kontenerowego w miejscowości Jasin k. Poznania”. Wartość projektu przekraczała 200 mln zł. Dofinansowanie unijne to ponad 80 mln zł.

To jeszcze jeden projekt, projekt beneficjenta PKP Cargo. W ramach tego projektu wykonano modernizację i rozbudowę terminala intermodalnego, dokonano zakupu wyposażenia dla terminala intermodalnego w Małaszewiczach. To bardzo ważny terminal z dużym potencjałem. Obecnie, w warunkach politycznych, które mamy, część inwestycji została wstrzymana.

Co planujemy, a w zasadzie co planujemy i co już się dzieje, czyli perspektywa 2021–2027, to oczywiście środki w ramach Krajowego Planu Odbudowy i zwiększania odporności. Przewidziana alokacja na projekty intermodalne to 175 mln euro. Mamy już ogłoszony konkurs poprzedzony naborem wniosków o prekwalifikację, ale teraz może przejdę do szczegółów, będziemy to mieli w kolejnych slajdach.

Podejmowane inwestycje będą obejmowały działania punktowe w obszarze budowy, rozbudowy i unowocześnienia terminali przeładunkowych, bocznic prowadzących do terminali i bocznic w terminalach oraz zakup specjalistycznego taboru służącego do wykonywania przewozów intermodalnych. Projekty mogą obejmować, także jako

element składowy, działania z zakresu cyfryzacji zwiększające efektywność funkcjonowania terminali i obsługi towarów.

Kolejny slajd mówi o wsparciu sektora intermodalnego w ramach programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko, tzn. FEnIKS. Zakres wsparcia jest w zasadzie identyczny jak w KPO. Alokacja jest trochę większa, bo przekracza 230 mln euro. Również zakres programu pomocowego, który będzie dotyczył kolejnego konkursu, jest identyczny, jak mamy to w KPO, w związku z tym beneficjenci, potencjalni odbiorcy wsparcia mają troszkę więcej czasu na przygotowanie się do konkursu.

To też jest bardzo ważny element naszych działań, na który trzeba zwrócić uwagę, dlatego że zanim zostały ogłoszone konkursy, została ogłoszona prekwalifikacja, która potencjalnym odbiorcom wsparcia, jak nazywamy beneficjentów KPO, umożliwiła złożenie wstępnych wniosków, które zostały ocenione przez CUPT w ramach KPO dla inwestycji w transport intermodalny. Oczywiście zakres inwestycji był zbieżny z programem pomocowym i wydanym rozporządzeniem ministra infrastruktury, a celem tej prekwalifikacji było umożliwienie potencjalnym beneficjentom szybszego rozpoczęcia realizacji projektów, jeszcze przed zakończeniem konkursu i przed podpisaniem umów. W związku z tym działania te mogły być podejmowane legalnie. Inwestycje mogły być rozpoczęte zgodnie z prawem. Mieliśmy do czynienia z tzw. efektem zachęty.

Kolejny slajd przedstawia trochę więcej szczegółów, jeśli chodzi o naszą prekwalifikację, którą prowadziliśmy w CUPT i którą jeszcze prowadzimy, dlatego że jeszcze nie zakończyliśmy konkursu, a każdy wniosek, który będzie złożony w konkursie, na pierwszym etapie musi być objęty procedurą prekwalifikacyjną, czyli każdy potencjalny odbiorca wsparcia musi złożyć wniosek w ramach procedury prekwalifikacyjnej, w ramach wstępnej kwalifikacji projektów. Tu jest ważna informacja. Beneficjenci wielokrotnie mieli z nami spotkania, szkolenia. Na bieżąco udzielaliśmy konsultacji w tym zakresie, informacji wszystkim zainteresowanym podmiotom.

To są informacje, które już się pojawiły, o których mówił pan dyrektor Przemysław Sierpień, czyli bardzo ważna informacja, na którą długo czekaliśmy. 26 marca Komisja Europejska zatwierdziła program pomocowy dla transportu intermodalnego. Po tym zatwierdzeniu możliwe było przyjęcie przez ministra infrastruktury rozporządzenia w sprawie udzielenia pomocy publicznej w zakresie transportu intermodalnego w ramach KPO. Podobne rozporządzenie będzie wydane, jeśli chodzi o FEnIKS, ale tutaj rozporządzenie będzie wydawał minister funduszy.

Podam kilka szczegółowych informacji, jeśli chodzi o konkurs w ramach KPO, m.in. terminy. Konkurs został ogłoszony 15 maja. Finansowanie, tak jak już było wskazane wcześniej, jest w wysokości 175 mln euro. Źródłem finansowania jest Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności. Wskaźniki, które mamy w KPO – które są dosyć istotne, dlatego że decydują o potwierdzeniu osiągnięcia celów w ramach tego programu – to jest wsparcie 8 terminali zlokalizowanych na sieci TEN-T i zakup 200 sztuk taboru do przewozów intermodalnych. To są wskaźniki jeszcze przed rewizją KPO.

Tu informacja ta jest podana jeszcze raz, bardziej szczegółowo.

Ten slajd koncentruje się głównie na zakresie przedsięwzięć, które będą mogły zostać współfinansowane w ramach Krajowego Planu Odbudowy. Zakres przedsięwzięć to przede wszystkim budowa i przebudowa infrastruktury i terminali intermodalnych, zakup, modernizacja urządzeń do obsługi tych terminali intermodalnych, zakup lub modernizacje systemów informatycznych, telematycznych i satelitarnych dla terminali intermodalnych, zakup nowego lub zmodernizowanego zeroemisyjnego taboru kolejowego dla transportu intermodalnego i zakup nowego zeroemisyjnego – to jest ważne w KPO – taboru kolejowego dla transportu intermodalnego dla przedsiębiorstw udostępniających tabor. Ten zakres przedsięwzięć oczywiście znajduje swoje odzwierciedlenie w rozporządzeniu wydanym przez ministra infrastruktury.

Kolejna część prezentacji też odnosi się do kwestii, o których już mówił pan dyrektor, czyli do kwestii w ogóle związanych z rozwojem transportu intermodalnego w Polsce, ponieważ jako Centrum Unijnych Projektów Transportowych uczestniczyliśmy w przygotowaniu dokumentu, jakim były „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego w Polsce do 2040 r. z perspektywą do 2040 r.", który następnie został uchwałą przyjęty

przez Radę Ministrów. Nie pamiętam teraz terminów, ale zdaje się, że tutaj… Nie mamy. To jest nasz dokument.

Cele w zasadzie zostały już podkreślone i wspomniane przez pana dyrektora. Chodzi o to, żeby wzrost znaczenia Polski w globalnych łańcuchach dostaw ze względu na położenie naszego kraju był w jak najlepszy sposób wykorzystany. Zasadniczym celem tego dokumentu jest stworzenie optymalnych warunków dla integracji międzygałęziowej w polskim systemie transportowym oraz zwiększenie wykorzystania transportu kolejowego w przewozach intermodalnych.

Jakie narzędzia, jakie metody, jakie rozwiązania zostaną wdrożone, to chyba już będzie domena Ministerstwa Infrastruktury i komórek, które się tym zajmują, oczywiście przy wsparciu CUPT-u, jeśli to będzie potrzebne, natomiast działania, które do dziś zostały podjęte, zostały wspomniane przez pana dyrektora. Tutaj jest tylko horyzontalne spojrzenie z lotu ptaka na dokument, o którym mówimy.

Cele szczegółowe, które zostały określone w dokumencie „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego d o 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” to powstanie kompleksowych projektów wykorzystania transportu intermodalnego w łańcuchach dostaw, poprawa konkurencyjności transportu intermodalnego oraz cyfryzacja transportu intermodalnego. Działania, które podejmujemy, finansując projekty intermodalne, służą m. in. osiągnięciu tych celów, natomiast jest szczegółowy program działania, który będzie realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury.

Patrzę tutaj w waszą stronę na wypadek, gdyby trzeba byłoby coś dodać i uszczegółowić. To już chyba cała nasza prezentacja. Ostatni element został wspomniany tylko tak, żeby przywołać dokument, który jest dla nas istotny, natomiast w CUPT koncentrujemy się na prawidłowym wydatkowaniu środków unijnych zgodnie z celami, które zostały wyznaczone w dokumentach programowych takich jak KPO oraz instrumenty w ramach Funduszu Spójności: Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. To są nasze zasadnicze cele. Oczywiście działamy zgodnie z dokumentami takimi jak rozporządzenia, które określają zakres i zasady udzielanej pomocy.

Ze strony CUPT-u na ten moment to chyba wszystko. Jeśli trzeba byłoby udzielić więcej informacji na temat konkursów, które są realizowane, które planujemy, to jak najbardziej zachęcamy do zadawania pytań. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękujemy bardzo. Dziękujemy za tę obszerną prezentację w zakresie dzisiejszego spotkania. Chciałem również bardzo serdecznie podziękować za frekwencję, bo muszę państwu powiedzieć, że po raz pierwszy jestem świadkiem tak licznego przybycia gości, którym bardzo serdecznie dziękuję, i posłów, za co również kolegom i koleżankom posłom bardzo dziękuję. To grono jest naprawdę doborowe. Spotykamy się zresztą w gronie osób, którym środki unijne, szeroko rozumiane fundusze leżą na sercu. Wszystkim nam zależy na tym, aby były wykorzystane jak najlepiej, bo warto podkreślić, że sztuką nie jest wydanie tych środków finansowych, tylko ich zainwestowanie, o czym niejednokrotnie już mówiliśmy, również na posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Widzę, że do pytań zgłaszają się panowie posłowie. Bardzo proszę, może rozpoczniemy. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie głosu. Chciałbym serdecznie podziękować panu przewodniczącemu za ten temat dzisiaj, także ministerstwu za merytoryczne przygotowanie, bo to jest naprawdę ważny temat. Cieszymy się, że ta prezentacja tutaj jest.

Od razu mam prośbę do przewodniczącego, oczywiście jeżeli będzie taka możliwość, żeby tę prezentację udostępnić członkom naszej podkomisji.

Padło tu troszkę szczegółów, też informacja o jednej ze spółek PKP, o tym, jakie środki udało się utrzymać w ramach pierwszej czy drugiej perspektywy. To pewnie było w ramach ciekawostki, a ja mam pytanie. Wiem, że środki są bardzo różnorodne, zostały bardzo różnie wykorzystywane przez spółki, przez przedsiębiorców i przez samorządy. Czy mamy zestawienie mówiące o tym – chodzi mi stricte o spółki Skarbu Państwa bądź z udziałem Skarbu Państwa – na ile skorzystały one na przestrzeni pierwszej i drugiej

perspektywy unijnej? Jak to wygląda w liczbach? Czy mamy takie zestawienie? To oczywiście nie było głównym tematem. Wiem, że teraz są one w fatalnej kondycji finansowej, po prostu interesuje mnie, na ile one wykorzystały te możliwości i jak to wygląda w liczbach, oczywiście jeżeli mamy. Jak nie mamy, to ewentualnie będę się posiłkował choćby wiedzą ze sprawozdań spółek giełdowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Zanim odpowie Ministerstwo Infrastruktury czy CUPT, powiem, panie pośle, że mamy prezentację. Po dzisiejszym posiedzeniu podkomisji zostanie wysłana do wszystkich posłów.

Bardzo proszę. Kto z państwa? CUPT. Widzę, że zgłasza się pani dyrektor.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Ze względu na to, że posługując się danymi, musimy mieć jak najbardziej precyzyjne informacje, postaram się zaraz je odszukać, natomiast, jak pokazałam w prezentacji, perspektywa była dosyć ogólna. Naszym głównym beneficjentem kolejowym była spółka PKP PLK. Drugim beneficjentem, który realizuje dworce, było PKP SA Może odniosę się do ostatniej perspektywy. W ramach sektora intermodalnego było jeszcze oczywiście PKP Cargo.

Jeśli chodzi o największych inwestorów, o których mówiłam – tutaj liderem jest na pewno PKP PLK – wszystkie środki, które mieli do dyspozycji, zostały wykorzystane. Efektywność i efekty rzeczowe, które były zapisane w programach operacyjnych – mówimy tutaj o POIiŚ – będą dopiero podsumowywane, ponieważ sprawozdania nie były jeszcze składane, nie były przesyłane do Komisji Europejskiej. Jeśli chodzi o spółkę PKP SA i projekty dworcowe, wpływają do nas jeszcze ostatnie szlify, jeśli chodzi o wnioski i płatność. Termin dla CUPT-u – to jest podstawowy termin do przekazania informacji do ministerstwa funduszy, które sprawozdaje się do KE – jest to końca czerwca, czyli jeszcze nie mamy.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Tak właśnie kojarzę. Pół roku 2024 r. to teoretycznie koniec, tak?

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

To wygląda tak. Projekty musiały zostać rozliczone i wszystkie faktury musiały zostać zapłacone do końca 2023 r. Tak się stało, natomiast sam proces rozliczania wydatków i sprawdzania ich jest procesem żmudnym i długotrwałym, wymaga wielu wyjaśnień. Wielokrotnie zwracamy się do beneficjentów o dosyłanie dokumentów. Teraz jest etap, kiedy nasi kontrolerzy zweryfikują – oczywiście z punktu widzenia kontroli – poprawność realizacji projektów. W związku z tym myślę, że ostateczne będą w drugiej połowie roku. Wtedy będziemy mogli co do złotówki zaraportować, jak te środki zostały wykorzystane, natomiast o kierunku możemy powiedzieć to, że idzie raczej zgodnie z planem.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Panie przewodniczący, mogę jeszcze jedno zdanie?

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak, tak, oczywiście.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Jeżeli mógłbym prosić mniej więcej, orientacyjnie liczbowo, tylko jeżeli chodzi o spółkę PKP Cargo… Rozumiem, że jak to wszystko się skończy, minie trochę czasu. Oczywiście jeżeli nie uda się dzisiaj, to nie, a jak nie uda, to może niech taka informacja będzie na najbliższych posiedzeniu podkomisji lub Komisji.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

Dobrze, oczywiście zbierzemy te dane, dlatego że dzisiaj nie koncentrowaliśmy się na PKP Cargo.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Dyrektor CUPT Joanna Lech:

PKP Cargo tylko w procedurze konkursowej korzystało z unijnych środków.

Poseł Kamil Wnuk (Polska2050-TD):

Wiem, wiem.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. To może jeżeli dałoby się przekazać te materiały Komisji, my przekażemy je posłom do wiedzy. Bardzo proszę, zgłasza się pan poseł.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję za tę bardzo profesjonalną prezentację. Również mam prośbę, panie przewodniczący. Czy moglibyśmy dostać na maila namiary od wszystkich państwa, z telefonami, z mailami? Bez wątpienia ten kontakt będzie nas interesował. Czy można prosić szanownych państwa, żeby uzyskać takie résumé, jeżeli chodzi o dane obecnych tutaj gości z różnych instytucji?

Co jest clou, według danych Urzędu Transportu Kolejowego przewozy intermodalne zmalały w stosunku do 2022 r. o niespełna 2% pod względem pracy przewozowej i o ok. 6% pod względem przewiezionej ilości TEU czy, ogólnie rzecz biorąc, pojemności tych kontenerów. Czy państwo wykonywali pod kątem tego, dlaczego takie zjawisko miało miejsce… Czym to było spowodowane? Nie chciałbym tu używać skrótów myślowych, że jest to związane z sytuacją PKP Cargo jako spółki. To może jest na wyrost.

Jeżeli chodzi o trwający nabór, kibicuję państwu, żebyśmy zdążyli rozliczyć KPO przez te dwa lata. Wiem, że to jest coś niesamowitego. Jeżeli możemy państwu w czymś pomóc, chociażby w zakresie tzw. procedur środowiskowych, które trochę utrudniają państwu życie, to, jeżeli mają państwo jakieś dobre rozwiązania czy pomysły, być może dobre praktyki z innych krajów wspólnoty, służymy, jesteśmy otwarci na to, żeby ewentualnie coś takiego spróbować wdrożyć. Z kolegami, z panem przewodniczącym i z panem przewodniczącym, będziemy starali się robić tak, żeby to było.

Z innych tematów pozwolę sobie teraz poruszyć jeszcze kilka moich regionalnych, okołopoznańskich wątków. Bardzo dużą uciążliwością, z którą państwo też się spotykali – oczywiście to nie dotyczy przewozów intermodalnych – są punkty przeładunkowe PKP czy innych spółek kolejowych. Chodzi mi o uciążliwość pod względem hałasu przy rozładunkach tego typu kontenerów, bo zazwyczaj mają one 26 ton i z punktu widzenia bliskości metropolii są to rzeczy bardzo uciążliwe. Mam tu na myśli chociażby rampę przeładunkową pod Poznaniem w Palędziu, we Franowie bądź w Gądkach. Czy w ramach takiej uciążliwości będą mogły powstać zakupy, które będą umożliwiały lepszy, spokojniejszy, cichszy przeładunek tych towarów, po prostu, żeby to było mniej uciążliwe dla okolicznych mieszkańców?

Jest jeszcze jeden aspekt, choć to oczywiście nie jest pytanie stricte związane z dzisiejszym posiedzeniem czy z jego tematyką. Kilka dni temu ukazała się informacja medialna o tym, że strona rządowa również, jeżeli chodzi o aspekt KPO – mogę się tutaj mylić – nie ma środków na zabezpieczenie środków na poznański węzeł kolejowy, trzeci co do wielkości w kraju. To nie jest może wprost, tylko sygnalizuję, że mnie ten temat bardzo interesuje i może warto zastanowić się, czy w ramach jakiejś dodatkowej nadkontraktacji albo przesunięć szczegółowo pochylić się nad tym zakresem w oparciu o koncepcję przedstawioną w ubiegłym roku. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Z tematów ogólnopolskich przeszliśmy do bardziej regionalnych, ale myślę, że odpowie przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury. Tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Jeśli chodzi o Poznań Główny, to, tak jak ostatnio wskazywał pan minister Malepszak, na ten moment nie ma przewidywanych dodatkowych prac na tym węźle. Szacunkowy koszt koncepcji, o której pan poseł wspominał, z tego, co kojarzę, to jest 5 mld zł. Na tę chwilę więc prace te nie są przewidywane. Nie są zabezpieczone ani w „Krajowym programie kolejowym”, ani w programach unijnych. Nie były zabezpieczane, więc siłą rzeczy na ten moment nie są przewidziane do realizacji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa? O, tak. Pani dyrektor jeszcze raz? Pani dyrektor Sylwia Cieślak-Wilk.

Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący, panie ministrze. Odniosę się do dwóch kwestii, które dotyczą wdrażania projektów intermodalnych, a które dotyczą także kwestii punktowanych, jeżeli chodzi o konkurs i wybór projektów do dofinansowania.

Pan poseł mówił o ograniczeniu hałasu. Jedną z ekonomicznych korzyści liczonych na potrzeby studium wykonalności każdego z projektów jest właśnie ograniczenie hałasu, oprócz tego obniżenie emisji CO_2. Oczywiście korzyść płynąca z przełożenia ładunków z dróg na kolej jest tą kluczową, natomiast te elementy również są brane pod uwagę przy wyborze projektów. Przy przygotowaniu analizy kosztów i korzyści beneficjent może pozyskać dodatkowe punkty, które sprawiają, że znajduje się wyżej na liście rankingowej, więc jak najbardziej, za takie działania beneficjent pozyska dodatkowe punkty, które będą go pretendowały do dofinansowania.

Za chęć współpracy przy spełnieniu zasad środowiskowych bardzo dziękujemy. Prawdą jest, że jako Polska raczkujemy w spełnieniu zasady DNSH. Mamy już pierwsze doświadczenia, jeżeli chodzi o spełnienie nowych wymogów środowiskowych nałożonych przez Komisję Europejską. Na tę chwilę beneficjenci nie sygnalizują nam żadnych problemów. Dopytują. Wydaje się, że metryczki środowiskowe, które są załączane do projektów, na tę chwilę są dla beneficjentów dość jasne, natomiast oczywiście jeżeli w trakcie przeprowadzania konkursów pojawią się jakieś pytania, to na ręce pana ministra złożymy prośbę o wsparcie panów posłów.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł jeszcze raz.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo. Bardziej chodziło mi o aspekt projektu kompleksowego, zintegrowanego, składającego się na przykład z kilkunastu, kilkudziesięciu uciążliwych mniejszych ramp przeładunkowych. Wiadomo, że to jest chyba raczej pod PKP Cargo. Mogę się mylić, ale to nie o to chodzi. Wiem, że ta główna intermodalna infrastruktura przeładunkowa rozwija się znakomicie i pewnie nadal będzie się rozwijać, m.in. dzięki państwa pracy, ale chodzi mi o aspekt, który jest również trochę lokalno-regionalny, gdzie – jak by to powiedzieć – ci mniejsi mają trochę gorzej z dostępnością choćby z racji kwotowych czy innych kryteriów dostępu. Wiem, że jest linia demarkacji i takie rzeczy, ale nie wiem, czy spotkali się państwo z takim problemem. Wiem, że troszkę wybrzmiewa on chociażby w porcie morskim w Gdyni i w kilku innych lokalizacjach czy, powiedzmy, dużych kooperantach: w CLIP-ie, również w Swarzędzu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor. Wiem, że część państwa posłów musi opuścić salę, tak że jeżeli ktoś z tych posłów chciałby jeszcze zadać pytanie, to może w tej chwili, a jeżeli nie, to bardzo dziękujemy za obecność. Nie widzę, więc bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Szanowny panie pośle, wnioskodawcami są u nas przedsiębiorcy, to oni decydują o zakresie projektu i to oni wybierają sprzęty i niejako formułę, w jakiej ten sprzęt działa. Oczywiście my promujemy sprzęty zeroemisyjne. Takie sprzęty przyniosą największe efekty ekonomiczne, co docelowo może przesądzić o przyznaniu dofinansowania. Nie mamy natomiast przewidzianych zidentyfikowanych projektów w KPO, które obejmują właśnie obniżenie hałasu na terminalach kontenerowych jako efekt pośredni.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów lub zaproszonych gości chciałby zadać pytanie? O, jest. Proszę bardzo, pan dyrektor, Ministerstwo Infrastruktury.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

W uzupełnieniu odnośnie do przewozów intermodalnych chciałem powiedzieć, że faktycznie, tak jak wskazał pan poseł, udział PKP Cargo w zeszłym roku obniżył się i kolejny przewoźnik, PCC Intermodal, pod względem pracy przewozowej ma już podobny udział. Między 2022 a 2023 r. praca przewozowa i masa przewożonych ładunków spadły. Tutaj widoczny jest też spadek zarówno masy, jak i pracy przewozowej w PKP Cargo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

A możemy troszkę szerzej powiedzieć, co było powodem spadków w PKP Cargo, chociaż wykraczamy poza podstawowy zakres naszego dzisiejszego spotkania?

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Szczegółowych informacji tutaj udzielić niestety nie mogę, natomiast trzeba jeszcze zwrócić uwagę, że PKP Cargo to spółka giełdowa, więc wszystkie informacje może publikować tylko w oficjalnych raportach.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

OK, dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania, jeżeli chodzi o ten bardzo szeroki temat? To nie tylko transport, nie tylko drogi, ale i na przykład transport rzeczny. Doskonale wiemy, że to wszystko się łączy. Ze swojej perspektywy mogę powiedzieć, że ministerstwo funduszy dzisiaj siedzi cichutko, ale wiem, że tam też wykonywana jest duża część pracy, właśnie w tym resorcie, we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i z CUPT-em. To są trzy podstawowe instytucje, które zajmują się intermodalem w naszym kraju. Dzięki temu możemy dzisiaj gościć przedstawicieli PKP, również tych wszystkich, którzy korzystają.

Widzę, że nie ma pytań ze strony państwa posłów. Jest pani poseł? Bardzo proszę. Zachęcona do zadania pytania jest pani poseł Baluch. Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Pan przewodniczący mnie zachęcił. Po prostu zapomniałam, ale bardzo dziękuję za podpowiedź, bo interesuje mnie port przeładunkowy w Małaszewiczach. Tak naprawdę inwestycja ta miała ruszać z kopyta w tym roku. Co wiemy na ten temat? Jaka jest w tej chwili sytuacja? Czy ktoś z państwa może mi odpowiedzieć?

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Zapewne Ministerstwo Infrastruktury będzie coś wiedzieć na ten temat.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Tak myślę, ale zaczekam, kto się zgłosi. Dziękuję.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Projekt jest dalej kontynuowany i, jeśli się nie mylę, bodajże tydzień temu albo dwa tygodnie temu był podpisywany list intencyjny w tym temacie między PKP Cargo a PKP PLK.

Poseł Anna Baluch (PiS):

List intencyjny do czego?

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Rozumiem, że pyta pani w zakresie ewentualnego przejęcia Małaszewicz przez PKP PLK.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Tak.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Tak więc w tym temacie.

Poseł Anna Baluch (PiS):

A jeśli chodzi o rozbudowę Małaszewicz, która miała ruszyć w II kwartale tego roku? Zapewniał to wojewoda lubelski, pan Andrzej Maj.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Bardziej szczegółowych informacji możemy udzielić po posiedzeniu.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Bardzo prosiłabym o przygotowanie. Dobrze?

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

Dobrze, w zakresie portu w Małaszewiczach.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Chciałabym wiedzieć, bo druga połowa zaczyna się praktycznie już za chwilę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Przemysław Sierpień:

OK. Dobrze.

Poseł Anna Baluch (PiS):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To może poprosimy również w formie pisemnej, jeżeli to nie jest problem, o odpowiedź na pytanie pani poseł do wiadomości wszystkich posłów, którzy są członkami naszej szanownej podkomisji.

Dobrze. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zadać pytanie? To naprawdę rzadka sytuacja, w tym gronie spotykamy się niezmiernie rzadko. Będzie częściej, bardzo się cieszę. Nie widzę.

Szanowni państwo, zanim zamkniemy posiedzenie, mam jeszcze krótkie ogłoszenie. Otóż wiem, że podkomisja co jakiś czas może zorganizować również wyjazdowe posiedzenie. Jeżeli państwo posłowie mają propozycje, co warto by zobaczyć, to oczywiście bardzo chętnie przyjmiemy takie zgłoszenia. Mogę natomiast powiedzieć, że chcielibyśmy odwiedzić inwestycje, na których są rzeczywiste problemy, tzn. jeżeli macie państwo informacje dotyczące tego, że w jakichś inwestycjach w jakichś podmiotach – oczywiście z wykorzystaniem środków europejskich – są problemy, a my moglibyśmy je zobaczyć, oczywiście z uczestnictwem Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury i Centrum Unijnych Projektów Transportowych, to chętnie odwiedzilibyśmy te inwestycje i zobaczyli, na czym polegają problemy.

Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za dzisiejszą obecność. Na tym chyba zakończymy tę część dzisiejszego posiedzenia. Doskonale wiemy, że temat dotyczący infrastruktury i szeroko rozumianego intermodalnego połączenia, nie tylko w naszym kraju, ale również między państwami, jest szeroki i rozbudowany. Nie wszyscy z naszych gości wyrywali się do głosu. Rozumiem, że zrobią to następnym razem. Jeszcze raz bardzo serdecznie państwu dziękuję, państwu posłom również.

Na sam koniec jeszcze pan poseł?

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Nie, nie, tylko proszę o namiary z telefonami i mailami.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tych z państwa, którzy mogą podzielić się namiarami z panem posłem, proszę, ja również, podobnie jak pan poseł, o ich przekazanie. Będzie łatwiej. Część z państwa miałem zresztą okazję poznać w różnych sytuacjach. Wiedzą państwo, że jeżeli jest temat, którym podkomisja rzeczywiście powinna się zająć, ponieważ mają państwo resortowe czy pozaresortowe problemy, to oczywiście chętnie podejmiemy również takie tematy i z pewnością w ramach naszych kompetencji i możliwości legislacyjnych będziemy próbowali zmieniać i poprawiać możliwości wykorzystania środków europejskich na jeszcze większe, chociaż, jak państwo wiecie, Polska jest jednym z liderów w wykorzystaniu środków europejskich, o czym warto mówić.

Bardzo serdecznie dziękuję państwu za obecność i zapraszam na kolejne posiedzenia. Myślę, że może jeszcze jedno uda nam się zorganizować przed szeroko rozumianymi wakacjami. Dziękuję bardzo.